

dossier

Con este PEIT no se cumplirá con KIOTO

El Ministerio de Fomento ha presentado el borrador del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT). Un plan dotado con 241.392€ que marcará la política de transportes hasta el 2020. Aunque supone un giro respecto a políticas anteriores, el plan ha despertado las alarmas en determinados ámbitos que ven peligrar el cumplimiento del Protocolo de Kioto porque sigue fomentado el uso del transporte por carretera

■ Editorial 3

El PEIT y los costes externos

■ Tribuna 4

Más allá de los límites

■ Informaciones

Diálogo social y Kioto

5

No a la incineración en Cementos Alfa

6

Aragón apuesta por las compras verdes

7

■ Dossier

9

■ Caso práctico 13,14,15

Crónica de una intervención ambiental

■ Salud 16,17

De la tierra a la mesa

■ Legislación 18

■ Publicaciones 19

■ Entrevista 20

María Artola
“El cambio climático amenaza la biodiversidad en España”

Primavera - Verano
2005

37

El Curso de Verano de El Escorial abordará el presente y futuro de los parques nacionales

Este año, ISTAS-CCOO, para el curso que viene organizando en la Universidad de Verano de la Universidad Complutense en El Escorial, ha elegido a los parques nacionales como objeto de estudio. "Parques nacionales en la encrucijada: sociedad y conservación", es el título del curso. La sentencia del Tribunal Constitucional en la que cedía la gestión de los parques nacionales a las comunidades autónomas, matizada en parte por otra posterior en cuanto a las atribuciones que tendrá el Ministerio de Medio Ambiente en el plan director, sitúa a estas zonas protegidas en una encrucijada. El curso pretende desve-

lar los problemas que acechan hoy a los parques y el futuro posible. Está codirigido por Joaquín Nieto, secretario confederal de Medio Ambiente de CCOO, y Joaquín Fernández, veterano periodista ambientalista, jefe de Sociedad de RNE y gran conocedor de los parques y de su problemática. Entre los ponentes, habrá directores de parques nacionales, representación de la administración central (encabezada por la ministra de Medio Ambiente) y autonómica, sindicalistas, guardias forestales y otros expertos. Se celebrará en la semana del 25 al 29 de julio, en El Escorial.

Más información:

Eva Hernández
evahernandez@istas.ccoo.es



La reforma de las Confederaciones Hidrográficas, a debate

La Secretaría Confederal de Medio Ambiente de CCOO y la Sección Sindical Estatal del Ministerio de Medio Ambiente, organizaron el pasado 13 y 14 de abril la II Jornada Sindical Sobre la Gestión del Agua, bajo el título "La reforma de las Confederaciones Hidrográficas".

Aparte de la representación institucional, encabezada por la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, participaron delegados y representantes de los trabajadores así como responsables de Medio Ambiente de las distintas organizaciones de Comisiones Obreras. La nueva política del agua del Ministerio de Medio Ambiente y los retos que plantea la Directiva Marco, fueron algunos de los aspectos analizados. Pero el plato fuerte fue el diagnóstico que hicieron los delegados de la situación de

las Confederaciones Hidrográficas y las reformas que deben emprender, entre otras: establecer mecanismos y procedimientos de control sobre los órganos de gobierno de las cuencas, el fomento y la canalización de la participación pública, la ampliación de la oferta pública de empleo y de la revisión y actualización de la relación de puestos de trabajo de funcionarios y de las plantillas del personal laboral, la elaboración y ejecución de un plan de formación con el fin de preparar al conjunto de empleados públicos para el desarrollo de la nueva política de gestión del agua o la reforma de la política de seguridad de la obra pública hidráulica y, en particular, la seguridad de presas y embalses.

Más información:

Pablo Frutos pfrutos@ccoos.es

España, víctima del cambio climático

Hasta siete grados puede llegar a subir la temperatura en España durante este siglo por efecto del cambio climático. Así lo revela un estudio de 400 científicos, coordinados por la Universidad de Castilla-La Mancha, el trabajo más completo sobre el tema realizado en España hasta el momento.

Además de una subida generalizada de las temperaturas, se prevén menos llu-

vias y una extensión de las zonas áridas, menos agua disponible en las cuencas, un aumento del nivel del mar de entre 10 y 68 cm –un aumento de 50 cm es muy probable–, con los consiguientes efectos en la zonas costeras y en los deltas. Habrá más incendios y se producirán adelantos o atrasos en la actividad de las plantas y los animales, con posibles migraciones. La agricultura y el turismo serán los sectores más afectados.



Medio ambiente y trabajadores de PYMES

Informar, formar y asesorar en medio ambiente a los trabajadores de las pequeñas y medianas empresas (PYME) es el objetivo del proyecto ECO-Informas, que la fundación ISTAS pondrá en marcha a lo largo del año 2005.

Se trata de un proyecto financiado por la Fundación Biodiversidad que pretende capacitar a los trabajadores de las PYME de los sectores afectados por la normativa ambiental de mayor impacto sobre el tejido industrial español: la Ley de Prevención y Control Integrados de la Contaminación (LPCIC), la legislación sobre riesgo químico y el Protocolo de Kioto a través del Plan Nacional de Asignaciones (PNA).

Cursos, material didáctico, una web interactiva y la creación de un Observatorio Medioambiental –que, entre otras cosas, ofrecerá asesoramiento permanente– son algunas de las herramientas con las que contarán los trabajadores y sus representantes legales para abordar la nueva normativa medioambiental.



El PEIT y los costes externos

El Gobierno ha presentado el borrador del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, que marcará la política de transportes hasta 2020. Aunque contiene medidas positivas, como el fomento del ferrocarril, se mantiene en la línea insostenible de primar el transporte por carretera y desconsidera las obligaciones de cumplir con Kioto y reducir las emisiones. Todo ello está muy bien reflejado en el dictamen del Consejo Asesor de Medio Ambiente y en el documento sobre el PEIT de la dirección confederal de CCOO. Sin embargo, uno de los aspectos más importantes en la cuestión del transporte, los costes externos, apenas se toman en cuenta en el debate en torno al PEIT.

El Consejo Europeo de Gotemburgo recordó que una política sostenible desde el punto de vista ecológico debe abordar la plena internalización de los costes sociales y ambientales y que es preciso adoptar medidas para que el crecimiento económico deje de asociarse al crecimiento del volumen de transporte. La internalización y el reflejo de los costes externos en los sistemas tarifarios del transporte es uno de los ejes de la política común europea.

Las previsiones al respecto contenidas en el PEIT nos parecen insuficientes. Éste, apenas incluye consideraciones acerca de los costes externos del transporte, es decir, de los perjuicios que el conjunto de la economía o los demás usuarios han de soportar por el funcionamiento de los distintos modos de transporte, así como la distribución y peso de los costes externos (contaminación, impacto urbano, naturaleza y paisaje, accidentes, cambio climático, congestión) asociados en cada uno de los modos de transporte.

Un estudio reciente sobre 17 países europeos (IWW, INFRAS) estima estos costes en 650.000 millones de euros, un 7,3% del PIB europeo. La carretera representa el 77% del total. Los componentes más importantes del coste son los accidentes, los relacionados con el cambio climático y la contaminación atmosférica.

En España, estos costes están por encima de la media europea, suponen un 9,57% del PIB. El impacto en los mismos de la carretera es también superior a la media europea (79,36%).

Hubiera resultado importante contar con la información suficiente para encarar con más fuerza el necesario giro hacia la potenciación de modos de transporte de mayor eficiencia económica y social.

La integración de los costes externos en las políticas de infraestructuras es imprescindible para favorecer aquellos modos de transporte con menores externalidades y para moderar la movilidad. Los precios deberían contemplar también los costes reales –incluidas las externalidades– siempre considerando los aspectos sociales para evitar la carga sobre los más desfavorecidos y la exclusión social.



Ilustración: Luis de Tomás

Más allá de los límites

Noticia casi desapercibida del año pasado: ya se han sobrepasado los límites al crecimiento. La expansión física (demográfica y económica) de las sociedades humanas ha superado ya la capacidad del planeta para suministrar recursos y asimilar residuos. Ya vivimos por encima de lo que la Tierra puede sustentar.

Diversas fuentes han coincidido en el diagnóstico. En la última edición del Informe sobre el Planeta Vivo, la WWF –una organización usualmente circunspecta- ha hecho suyos los cálculos de huella ecológica que indican que el uso de los sistemas renovables supera la capacidad natural de reposición en más de veinte por ciento. Hacia 1960, la humanidad dejaba su marca sobre la mitad de la superficie biológicamente productiva del globo. Desde entonces, el planeta se ha vuelto pequeño. En algún momento, durante los años ochenta del siglo pasado, los límites fueron traspasados.



También hace unos meses se publicó la revisión, actualizada tres décadas después, del famoso informe al Club de Roma sobre los límites al crecimiento. La primera versión causó en su día un debate tormentoso y más tarde cayó en un curioso olvido a medias: todo el mundo recuerda que hubo ruido pero muy poca gente retiene el argumento en su memoria. En pocas palabras, mantenía que el crecimiento simultáneo de la población, el capital, el consumo de recursos y la contaminación tenía que desembocar, si no se detenía a tiempo, en una situación de translimitación (de superación de los límites impuestos por un planeta finito) y, posteriormente, en un colapso demográfico y económico. Era, en todo caso, una prospectiva a muy largo plazo. Incluso el peor de los escenarios examinados aceptaba que la expansión podría continuar hasta la segunda década del siglo XXI.

La revisión reciente dice sobre todo dos cosas. Que ya se ha entrado, desde hace más de una década, en la fase de translimitación. Y que, por tanto, el colapso provocado por la falta o la tardanza de una respuesta de alcance suficiente es más probable que en 1972 (y más difícil de contrarrestar, porque la eventual transición ordenada a la sostenibilidad exigiría ahora una fase de decrecimiento prolongada).

Opino que el debate sobre los límites es más actual que nunca, porque en los próximos diez o quince años se sabrá si Dana Meadows y sus colegas tenían razón o no. Todo lo que puedo decir, como observador interesado de la marcha del mundo, es que hasta hoy sus modelos más sombríos están acertando de cabo a rabo. Sospecho que, a partir de ahora, las preguntas interesantes no inquirirán acerca de las formas de prolongar la era ascendente del mundo industrial, sino sobre las posibilidades –si las hay– de organizar el descenso de una manera que resulta compatible con la conservación de la vida civilizada. Las propuestas pertinentes y constructivas no versarán ya sobre el desarrollo sostenible sino sobre las diferentes perspectivas del postdesarrollo.

Ernest García
Catedrático de Sociología de la Universidad de Valencia

Diálogo social y Kioto

Por la importancia estratégica que tienen las transformaciones en el modelo productivo derivadas de los acuerdos internacionales y europeos para mitigar el cambio climático, Gobierno, y agentes sociales firmaron el pasado 23 de marzo el Acuerdo en el marco del Diálogo Social por el que se institucionaliza el diálogo vinculado al cumplimiento del Protocolo de Kioto. Las partes firmantes expresan la voluntad de que el Protocolo de Kioto se cumpla con rigor, preservando, en todo caso, la competitividad, el empleo y la cohesión social

Los antecedentes del Acuerdo son la declaración del 8 de julio de 2004 suscrita en la Moncloa por el Gobierno, las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y los sindicatos UGT y CCOO; la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero; y el Plan Nacional de Asignaciones. En los citados textos, se pone de manifiesto la necesidad de vincular el cumplimiento del Protocolo de Kioto al diálogo social. El Acuerdo firmado por el Gobierno y las organizaciones sociales no ha hecho sino institucionalizar dicho vínculo, conscientes de que el principal reto medioambiental al que España tendrá que hacer frente en los próximos años es cumplir con los compromisos internacionales. Las partes implicadas reconocen expresamente que, para cumplir este reto, España tendrá que hacer un esfuerzo importante, pero reconocen también que es necesario hacerlo ya que España es un país vulnerable al cambio climático.

Un reto

La lucha contra el cambio climático, además de un reto, señala el Acuerdo, es una oportunidad que debería aprovecharse para: avanzar hacia un modelo de desarrollo y un sistema productivo sostenible; mejorar la competitividad de la economía española, generar más empleo y de mayor calidad y elevar los niveles de cohesión social.

El Acuerdo quiere sentar las bases para constituir un espacio de reflexión entre todas las partes implicadas y que el diálogo social cumpla una función preventiva. Debe servir para detectar con la suficiente antelación los problemas que se puedan derivar del cumpli-

miento del Protocolo de Kioto, así como las soluciones que, en cada caso, resulten idóneas para resolver dichos problemas.

El diálogo se canalizará a través de diversas mesas:

■ Una Mesa Interconfederal, que será el instrumento de diálogo global entre la Administración del Estado y los interlocutores sociales, organizará y coordinará el funcionamiento de las mesas sectoriales y canalizará las iniciativas y propuestas de las mismas

■ Mesas sectoriales, que serán el instrumento de diálogo específico entre la Administración del Estado y los sectores económicos afectados que se encargarán de hacer el seguimiento y evaluación del cumplimiento del Protocolo de Kioto en el correspondiente sector. Estas mesas de diálogo social se constituirán en los sectores afectados por la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero: eléctrico, refino de combustible, siderurgia y coquerías, cemento y cal, vidrio y fritas, cerámica, y pasta, papel y cartón.

La Mesa Interconfederal podrá crear nuevas mesas sectoriales, cuando lo estime oportuno, para el seguimiento de las emisiones y de las medidas de reducción en los sectores no afectados por la Directiva.

Acuerdo inédito

Por la naturaleza de los temas abordados y por el tipo de mecanismos de diálogo adoptados, se trata de un acuerdo inédito tanto en nuestro país como en el escenario internacional, muy apreciado por los sindicatos españoles, europeos y de todos los países compro-

metidos por el Protocolo de Kioto a reducir emisiones. El movimiento sindical internacional viene demandando, desde que se inició el proceso con la Convención Internacional de Cambio Climático, la necesidad de poner en marcha procesos paralelos de Transición Justa negociada, para que las inevitables transformaciones económicas y productivas que la responsabilidad ambiental demanda en estos tiempos no generen efectos sociales adversos e indeseados. Esperemos que el camino que iniciamos en España sea una experiencia fructífera y enriquecedora para todos.

Más información:

www.ccoo.es
www.istas.net

**Por su naturaleza
y por el tipo
de mecanismos
de diálogo adoptados,
se trata de un
acuerdo inédito
tanto en nuestro país
como en el escenario
internacional**

No a la incineración en Cementos Alfa

La empresa Cementos Alfa, perteneciente al grupo Porland, cuenta desde 1930 con una planta en Mataporquera (Cantabria) dedicada a la fabricación de clinker y cemento gris. Para abastecerse de energía, pretende incinerar residuos industriales, un plan que cuenta con la oposición de CCOO al entender que existen alternativas basadas en los combustibles renovables

Tras un proceso de reestructuración industrial que finalizó en 1999 con la instalación de un horno precalcinador de dos cámaras de combustión, Cementos Alfa plantea, ante el importante gasto en energía que se ve obligado a soportar y que, según sus estimaciones, representa entre el 20 y el 40% del precio final del producto, la sustitución de combustibles por otros procedentes de residuos industriales, fuel-blending y otros subproductos industriales.

Para justificar su iniciativa, la empresa argumenta que la co-incineración es un paso imprescindible para la mejora energética de las instalaciones y presenta a la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria el correspondiente proyecto acompañado del

estudio de impacto ambiental y la solicitud de Autorización Ambiental Integrada.

Existen alternativas

A la vista de ambos documentos, la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO de Cantabria ha presentado las oportunas alegaciones. En ellas dejamos claro nuestra posición en contra del proyecto y planteamos alternativas basadas en la utilización de combustibles renovables, principalmente biodiesel y biogás procedente de la metanización de residuos ganaderos, agrícolas y forestales.

Desde CCOO, entendemos que la puesta en marcha de estas alternativas son perfectamente posibles, ya que la generación de metano puede situarse en un rango del 40-70%, lo que supone entre 350 y 500 litros de gas metano por kg de residuo orgánico. Esta producción de gas se puede utilizar directamente como combustible en los quemadores del horno de cemento y se puede combinar perfectamente con la utilización de biodiesel.

En conclusión, CCOO de Cantabria considera que el proyecto de Cementos Alfa no es aceptable por las inseguridades que plantea en dos aspectos fundamentales: los efectos nocivos sobre la salud humana y la contaminación ambiental difícilmente controlable que genera.

Desde la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente hemos pregunta-

do reiteradamente a la empresa sobre el control de los productos de la combustión incompleta que se producen cuando sobreviene una avalancha de clinker desde las partes altas a las bajas del horno, y que provocan una nube de polvo de clinker que se libera al medio ambiente con toda la carga de contaminantes –plomo, cadmio mercurio, etc.–, así como sobre el control de las mediciones de la chimenea. Hasta ahora nunca nos han contestado debidamente a estas dos cuestiones.

Riesgo para la salud

Por otro lado, consideramos que el proyecto supone un alto riesgo para la salud de los trabajadores y la población en general de la comarca por la falta de tratamientos eficientes de gases para la reducción de emisiones de metales y contaminantes orgánicos, además de provocar un efecto muy negativo en una economía local basada fundamentalmente en la ganadería extensiva de pasto, en el turismo y en los productos naturales de la zona.

Por último, el proyecto no supone la creación de nuevos puestos de trabajo y aumenta la peligrosidad de los ya existentes. Entendemos, asimismo, que el ahorro significativo de los costes de combustible que plantea tampoco va a repercutir ni en el precio ni en la calidad del cemento; antes al contrario, ya que la introducción de materiales heterogéneos o las dosificaciones inadecuadas pueden alterar significativamente el necesario equilibrio del horno.

Por todas estas razones, desde CCOO hemos pedido públicamente al Gobierno de Cantabria que no conceda la Autorización Ambiental Integrada para poner en marcha este proyecto.

Más información:

Jesús Puente
Responsable de Medio Ambiente
de CCOO-Cantabria
mambiente-can@cantabria.ccoo.es





Aragón apuesta por las compras verdes en la Administración

El Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón (2004-2007), suscrito entre los agentes sociales y el Gobierno autonómico, cuenta con un apartado en el que se recogen orientaciones para avanzar hacia un sistema de compras públicas ambientalmente correctas, lo que se conoce como "compras verdes". Aragón se une así a otras comunidades, como Cataluña, en un proceso aún incipiente en España que podría tener importantes efectos sobre algunos sectores productivos

La compra pública de las administraciones de la Unión Europea supone un 15% del PIB. De esta cantidad, un 60 % corresponde a las compras de las administraciones locales. En España, la Administración compra productos y servicios (P+S) por un importe superior a los 6.000 millones de euros al año (11 billones de las antiguas pesetas), que se distribuyen de forma equilibrada entre la administraciones estatal, autonómica y locales, lo que la sitúa como un sector relevante de la economía. Las políticas

de compras por parte de la Administración podrían cambiar la economía de escala de ciertos productos ambientalmente más correctos fomentando cambios en el sector productivo, lo que justifica la iniciativa de promover las compras verdes con los siguientes fines:

- *Orientar sus actuaciones hacia objetivos de desarrollo sostenible.*
- *Ser modelo de comportamiento ambiental para la ciudadanía.*
- *Incidir decisivamente en el fomento del mercado de productos y servicios ambientalmente correctos.*

La incorporación de criterios ambientales en las compras institucionales puede ser un proceso relativamente sencillo y muy provechoso. La Admi-

nistración suele sacar las ofertas a concurso, lo que significa que el procedimiento está abierto a muchos proveedores potenciales a los que se puede adjudicar el contrato. Entre las condiciones específicas (plazos, precios, características, etc.) se pueden incorporar también condicionantes ambientales a sus proveedores. Se puede exigir que los productores cumplan determinadas normas de eficiencia energética o que un producto no contenga tóxicos, sea reutilizado o reutilizable, productos de larga vida, etc.

Más información:

Luis Clarimón
Responsable del Departamento de Medio Ambiente de CCOO-Aragón
lclarimon@aragon.ccoo.es

¿Qué es la compra verde?

Los términos compra verde, contratación verde, ambientalización interna o compra pública ambientalmente correcta son formas diferentes de llamar al conjunto de iniciativas que se pueden llevar a cabo para la mejora del comportamiento ambiental interno. Entre estas actuaciones, figuran la compra de los productos con menor impacto ambiental o incluir criterios ambientales en la contratación de obras y servicios.

En el marco de la Administración se define la compra verde como la adquisición de productos y servicios respetuosos con el medio ambiente, aquellos que durante su ciclo de vida ofrecen el nivel de calidad del servicio adecuado y generan un impacto ambiental global menor, que requieren menos recursos (materiales, agua, energía, etc.), que eviten o reduzcan la generación de residuos y emisiones, que no contengan elementos tóxicos, que faciliten su posterior reciclaje y que incorporen materiales reciclados.

Algunos ejemplos

- Productos elaborados con materiales reciclados (papel, tóner, etc.) o con materiales de menor impacto ambiental (como pinturas y pegamentos sin disolventes orgánicos, etc.)
- Tener en cuenta el rendimiento energético (como bombillas de bajo consumo)
- Adquirir productos de alimentación orgánica o alimentos ecológicos
- Reducir residuos comprando productos con una vida útil más larga, a granel, productos recargables, etc
- Empleo de biocombustibles en los vehículos. Compra de vehículos de bajas emisiones
- Contratar servicios de limpieza de edificios que incluyan restricciones al uso de determinados productos químicos, e incorporando la recogida selectiva de los residuos (papel y cartón, vidrio, envases) y su entrega a recuperadores o depósito en sus contenedores específicos.
- Contratar servicios de mantenimiento y cuidado de jardines que incluyan restricciones al uso de determinados plaguicidas, sistemas y prácticas de riego que ahorren agua, plantación de especies adecuadas, etc
- Construir con criterios bioclimáticos y comprobar el origen de los materiales de construcción (como maderas certificadas)
- Utilizar energías renovables (instalar paneles solares, contratar energía "verde")

La CES pide un REACH más ambicioso

La Confederación Europea de Sindicatos (CES) ha elaborado una declaración de apoyo a la normativa REACH (Registro, Evaluación y Autorización de Sustancias Químicas), que actualmente se debate en las instituciones europeas, en la que destaca las ventajas que tendrá para la salud y el medio ambiente así como para la competitividad de la industria química, y en la que se hacen siete propuestas de mejora de REACH. Publicamos un extracto de la declaración

■ **1. Deber de diligencia.** El fabricante y el importador deberán ser los responsables de documentar y comunicar de forma adecuada toda la información relevante sobre seguridad a la cadena de usuarios y consumidores. Tal principio general debe ser reintroducido en el sistema REACH para todas las sustancias producidas o importadas.

■ **2. Registro.** Se deberá exigir un informe de seguridad química para asegurar que todas las sustancias y preparados objeto de registro sean manipuladas de forma segura durante la fabricación, importación y utilización en toda la cadena de suministro. Para las sustancias producidas en cantidades entre una y diez toneladas al año, se deberá exigir más información básica, como toxicidad aguda y ensayos de biodegradabilidad, para mejorar su clasificación y la situación de la evaluación de riesgos en comparación con la legislación vigente.

■ **3. Evaluación.** Se deberá exigir a las autoridades de los Estados miembros que comprueben que un número mínimo de expedientes de registro escogidos al azar cumplen con lo estipulado.

■ **4. Autorización.** El objetivo del procedimiento de autorización debe ser el de promover la sustitución efectiva de las sustancias más peligrosas tal y como lo estipula la legislación europea sobre cancerígenos. Sólo se deben conceder autorizaciones a aquellas sustancias para las que no se demuestre que existen alternativas adecuadas, si las ventajas socio-económicas superan los riesgos para la salud humana y el medio ambiente y si la sustancia está controlada adecuadamente. La autorización debe tener un plazo límite

con el fin de promover los planes de sustitución. Los procedimientos de autorización deben extenderse a otras sustancias prioritarias que provoquen efectos graves o irreversibles

■ **5. Vínculos entre REACH y la legislación en materia de protección de los trabajadores.** Se debe prestar especial atención a asegurar que las obligaciones expresadas en el REACH sean consistentes con aquellas expresadas en las directivas sobre salud y seguridad laboral. Los agentes sociales deberán dialogar sobre este tema. De manera similar este tema deberá ser objeto de diálogo social a nivel sectorial. Además, para evitar contradicciones e incrementar las sinergias entre ambas legislaciones, los representantes de los trabajadores deberán ser consultados en la elaboración de directrices prácticas para ayudar a las empresas a cumplir con el reglamento

■ **6. Empresas usuarias y PYME.** Las empresas usuarias y las PYME deberán ser asistidos por sus representantes en las asociaciones existentes y las federaciones empresariales europeas.

■ **7. Impacto sobre el empleo, la salud y el medioambiente.** Deberán considerarse tanto los costes como los beneficios en las tres dimensiones: social, medioambiental y económica, para evaluar la eficacia del nuevo sistema y su impacto sobre el empleo y la salud. Existe una clara necesidad de comprender mejor los posibles efectos (positivos y negativos) que el REACH pueda tener sobre el empleo en los diferentes sectores implicados durante el proceso de aplicación.

La declaración completa (de 17 de marzo y 1 de diciembre de 2004) puede obtenerse en la web de la CES. www.etuc.org

Una única voz sindical

Hasta el pasado 17 de marzo de 2004, fecha en la que se aprueba la Declaración del Comité Ejecutivo de la Confederación Europea de Sindicatos, el sindicalismo europeo se había expresado con una pluralidad excesivamente pegada a los intereses sectoriales o nacionales. Pero a partir de esa fecha el sindicalismo europeo tiene, ante el REACH, una voz única y una posición común.

La CES considera que el REACH resultará especialmente beneficioso en la protección de los trabajadores expuestos a sustancias peligrosas, en los diversos sectores afectados.

Pero el debate sobre el REACH dará aún mucho de qué hablar. En mi opinión, hay una cuestión a la que los sindicatos, como no puede ser de otra manera, somos especialmente sensibles, por sus consecuencias sociales: la competitividad de las empresas europeas. Ante ésta la CES dice que el REACH servirá para potenciar el funcionamiento eficaz del mercado único y mejorar la competitividad de la industria química europea, por un lado, y por el otro, que supone una importante contribución al desarrollo sostenible, al cumplir con los compromisos acordados por la UE y sus Estados Miembros en Lisboa y Gotemburgo.

Es evidente que el REACH va a tensar las capacidades inversoras, tecnológicas e innovadoras de la industria química, lo que redundará en su mayor competitividad. Este reto conlleva la necesidad de que las empresas reinviertan una parte del excedente empresarial que inicialmente habían previsto repartir, así como que los sindicatos exijamos la minimización de efectos y las necesarias medidas de acompañamiento a los posibles efectos sociales que se pudieran producir. El riesgo a asumir justifica los beneficios a obtener en salud laboral, medio ambiente, empleo y competitividad. Ese es el debate que ahora toca.

Más información:

Francisco Blanco.
Secretario de Medio Ambiente de FITEQA.
pacoco@euskalnet.net

Con este PEIT no se cumplirá con KIOTO

El Ministerio de Fomento ha presentado el borrador del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT). Un plan dotado con 241.392€ que marcará la política de transportes hasta el 2020. Aunque supone un giro respecto a políticas anteriores, el plan ha despertado las alarmas en determinados ámbitos que ven peligrar el cumplimiento del Protocolo de Kioto porque sigue fomentado el uso del transporte por carretera

El PEIT anuncia un giro importante en la política de desarrollo de infraestructuras de transporte al potenciar más el ferrocarril que la carretera. Además, establece un conjunto de criterios encaminados a la intermodalidad de las infraestructuras y los servicios de transporte y a la gestión integrada del mismo, con el objetivo de mejorar la eficiencia y la calidad de dichos servicios.

No obstante, en la planificación sectorial de carreteras observamos con preocupación que se pretenden construir 6.000 nuevos km de autovías o autopistas hasta alcanzar los 15.000 km en la red de alta capacidad. Este aumento del 62% en la dotación actual de vías de alta capacidad, a pesar de la mejora prevista en el modo ferroviario, va a tener consecuencias muy negativas en el incremento de la movili-

dad por carretera y, consiguientemente, en el aumento de las emisiones de CO₂. Así lo reconoce el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del PEIT (informe preceptivo derivado de la Directiva de Evaluación de Planes y Programas de la UE), que el Ministerio de Fomento ha sometido también a información pública y que alerta sobre la insostenibilidad del actual sistema de transporte en España.

La puesta en servicio de autovías aumenta las necesidades de movilidad motorizada e induce a lo largo de su recorrido crecimientos urbanísticos, en gran parte de baja densidad. Aunque inicialmente no exista una demanda razonable en muchos tramos, las vías de alta capacidad provocan que aumente esa demanda.

La ampliación de la red de autovías estimulará aún más el uso del trans-



El PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes)

■ Objetivos

- ✓ 1. Impulsar el desarrollo económico y la competitividad de la economía
- ✓ 2. Fortalecer la cohesión social y territorial
- ✓ 3. Incrementar la calidad y seguridad de las infraestructuras y servicios
- ✓ 4. Contribuir a la movilidad sostenible

■ **Horizonte temporal:** 15 años (2005-2020), revisable cada cuatro años

■ **Coste:** 241.392 millones de euros

■ **Planteamiento.** Aborda todos los modos e infraestructuras de transporte (ferrocarril, transporte aéreo y marítimo, carretera, puertos y aeropuertos).

Se plantea una apuesta por el transporte público y el incremento de la oferta (pasajeros y mercancías) así como una mayor intermodalidad de todo el sistema. Define la intermodalidad como un sistema de transportes basado en la

complementariedad y concebido como una red de redes. Afectará a las tarifas, la integración de billeteaje...

■ El PEIT 2005-2020 tiene la siguiente distribución del gasto por actuación:

Transporte		
FERROCARRIL	103.410€	42,84%
CARRETERA	60.635€	25,12%
AÉREO	15.700€	6,50%
MARÍTIMO Y PUERTOS	23.460€	9,72%
INTERMODAL -mercancías y viajeros- URBANO y METROPOLITANO	3.620€	1,50%
I+D+i (3)	2.040€	0,85%

Con este PEIT no se cumplirá con KIOTO

porte privado en viajeros y el uso de la carretera para mercancías. En una situación como la española, donde la utilización de la carretera es abrumadora con respecto al ferrocarril, se dificultará notablemente el giro que el PEIT plantea hacia la intermodalidad, basada en la red ferroviaria y hacia una mayor utilización del transporte público. Este efecto negativo lo señala el propio ISA: “La mejora prevista de la red de carreteras de alta capacidad aumentará aún más el peso de los modos más contaminantes y disparará las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte”.

Si realmente se quiere reorientar el sistema de transporte hacia el ferrocarril, hace falta no sólo volcar más inversiones hacia este medio, sino acortar y reducir las ventajas y preponderancia de las infraestructuras de carretera.

Un ambicioso programa de infraestructuras

Otra cuestión preocupante es que el PEIT se plantea un ambicioso programa de construcción de infraestructuras, fundamentalmente de carreteras de alta capacidad y ferroviarias, para el primer periodo de su desarrollo y deja para más adelante la aplicación de medidas para la integración intermodal y para la construcción de un sistema integrado de transporte. El propio ISA reconoce al respecto que la inversión en nuevas infraestructuras viarias constituye el aspecto ambientalmente más controvertido: riesgo de realizar peores evaluaciones ambientales en actuaciones a corto plazo, por ejemplo.

Pero veamos la incompatibilidad del PEIT con el cumplimiento del Protocolo de Kioto y el Plan Nacional de Asignaciones (PNA). El PNA prevé que en un primer período (2005-2007) hay que estabilizar las emisiones

en todos los sectores, que posteriormente (2008-2012) tendremos que realizar un esfuerzo importante de reducción, en torno a un 21%, y que más tarde, para el llamado periodo Post Kioto, el esfuerzo derivado de nuevos y más exigentes compromisos será mucho mayor. Como se ve, el desarrollo de la red de vías de alta capacidad contemplada en el PEIT supondrá que el sector del transporte no podrá cumplir con sus obligaciones respecto de Kioto.

El escenario contemplado por el PEIT contraviene lo establecido para el sector del transporte en el Real Decreto 1866/2004, por el que se aprueba el Plan Nacional de Asignación de los derechos de emisión. El PNA señala: “El sector del transporte en España va a tener que transformarse rápidamente durante los próximos años, pues de otro modo no cabría la posibilidad de que nuestro país cumpliera con el Protocolo de Kioto”.



Las carreteras de alta capacidad se consideran un factor indispensable para articular el territorio y para fomentar el desarrollo económico y social de las zonas más desfavorecidas. Esta afirmación, muy extendida, no considera los problemas ambientales y sociales que se derivan de un exceso de infraestructuras de este tipo y desprecia el papel que podría jugar la articulación del

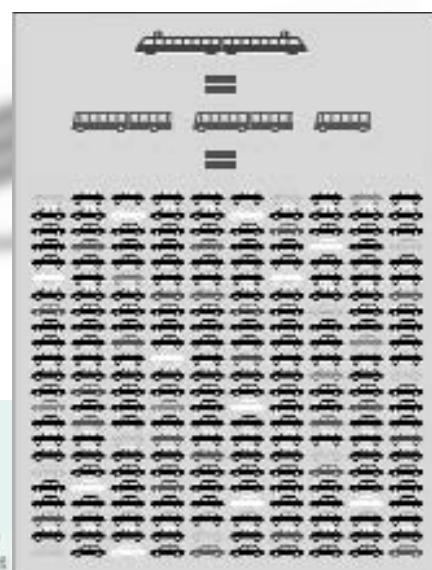
Carreteras de alta capacidad, territorio y desarrollo

ferrocarril y de otros modos de transporte menos contaminantes en esas zonas.

En determinadas áreas con baja densidad de población puede ser más importante la mejora de los servicios de transporte público, que dote de más accesibilidad a una población con escaso acceso al vehículo privado, que la construcción de infraestructuras de alta capacidad.

El propio PEIT reconoce el esfuerzo inversor de las últimas décadas en autovías, lo que nos ha colocado, no sólo entre los países con mayor número de km. de estas vías, sino entre los que cuentan con mayor densidad de las mismas (km. por habitante). España es el cuarto país del mundo en kilómetros totales de autovías, sólo por detrás de Estados Unidos, China y Alemania y por delante de países de la extensión y población de Brasil, Rusia, Canadá, Australia y Francia. En Europa, según datos del propio PEIT, sólo nos supera Luxemburgo en kilómetros de autovías por habitante. Hay que abandonar, pues, la idea de que somos un país deficitario en infraestructuras de carretera.

Las nuevas vías favorecen la dispersión urbana y un mayor uso del automóvil y responden en muchos casos a estrategias de desarrollo urbano



Transporte urbano

El capítulo del PEIT sobre transporte urbano y metropolitano define unas directrices e incorpora una serie de planteamientos en su mayor parte acertados sobre cómo abordar las actuaciones para mejorar la movilidad en las ciudades y sobre el papel activo que ha de jugar la Administración General del Estado (AGE) en ello. Compartimos la idea de que la congestión urbana no debe resolverse con aumentos de la capacidad de las infraestructuras viarias y que las nuevas vías favorecen la dispersión urbana y un mayor uso del automóvil y responden en muchos casos a estrategias de desarrollo urbano.

Nos parece importantísimo la elaboración y desarrollo de planes de movilidad sostenible, pero consideramos muy débiles los mecanismos de cooperación o concertación con las autoridades regionales o locales que se establecen para implantarlos. Es preciso establecer los instrumentos normativos adecuados para desarrollar estos planes. Hay que recordar que la necesidad de establecer planes de movilidad urbana en ciudades de más de 100.000 habitantes ya estaba recogida en la estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética (E4) y, desde su aprobación, no se ha dado prácticamente ningún paso en ese sentido.

Por eso, los planes de movilidad, no se deben dejar a la simple iniciativa de las administraciones locales o auto-



nómicas o a los mecanismos de cooperación de éstas con el Estado. Los instrumentos con que cuenta este último, en concreto la línea de subvenciones al transporte urbano o la financiación de infraestructuras, no es suficiente. El Plan Nacional de Asignación, aprobado por el Real Decreto 1866/2004, plantea: “La promoción de normativas que hicieran obligatorios los planes de movilidad en ciudades de más de 100.000 habitantes”. Qué mejor que una ley estatal de movilidad que, como la aprobada en Cataluña (Ley 9/2003 de la Generalitat –BOE 169 de 17 de julio de 2003–), generalice la obligatoriedad de abordar y planificar la gestión de la movilidad con criterios de sostenibilidad.

continúa en pág. sig. ●●●

Con este PEIT
no se cumplirá con KIOTO

**La ausencia
generalizada de
transporte público
adecuado en los
polígonos industriales
exige medidas de
choque**



■ *...Transporte urbano*

Dicha ley debería contener directrices nacionales de movilidad que obliguen a la planificación urbanística y sectorial, planes directores autonómicos de movilidad, planes de movilidad urbana o de ámbito comarcal o de área metropolitana, la figura del coordinador de la movilidad en las administraciones locales y la creación de órganos de participación ciudadana sobre transporte urbano.

Para articular los servicios del transporte en áreas metropolitanas es conveniente impulsar la creación o, en su caso, el reforzamiento, de autoridades o consorcios de transporte, así como la coordinación y vinculación mayor entre ellos, impulsando instrumentos ya existentes como el Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

Los planes de movilidad sostenible deben incorporar la consideración especial del transporte al trabajo, que constituye el

primer motivo de movilidad en el ámbito urbano. Además del desarrollo de planes de movilidad en empresas, resulta particularmente importante abordar el problema específico del transporte a los polígonos industriales o empresariales que suelen tener graves carencias de transporte público, lo que obliga en muchos casos a la utilización masiva del automóvil.

La ausencia generalizada de transporte público adecuado en los polígonos industriales exige medidas de choque para un horizonte temporal cercano. No parece razonable pensar que las autoridades locales vayan a decidir afrontar a corto plazo este problema. Es necesario que, en el marco del PEIT, exista un compromiso de la Administración General del Estado de financiar un sistema de autobuses –tipo “lanzaderas”, desde estaciones de metro o de cercanías en las áreas metropolitanas y autobuses convencionales en las demás ciudades– para conectar estas zonas con los centros urbanos en las horas de entrada y salida a los centros de trabajo. Un programa generalizado de este tipo exigiría la realización de estudios previos en cada uno de los polígonos y la participación en su elaboración y desarrollo de las organizaciones empresariales y sindicales.



Más información:

Carlos Martínez.
Responsable adjunto del Departamento
Confederal de Medio Ambiente de CCOO.
cmcamarero@cco.es



caso práctico

Crónica de una intervención ambiental



En marzo de 2003, la empresa OPEL solicitó al Gobierno de Aragón la Autorización Ambiental Integrada. CCOO de Aragón y el responsable de Salud Laboral de la empresa plantearon alegaciones a dicha autorización en torno a cuatro problemas medioambientales: las emisiones de benceno, el uso de masilla selladora de PVC, las pinturas y disolventes empleadas y el uso de aceites clorados. Luis Clarimón, responsable de Medio Ambiente y Salud Laboral de Aragón, nos cuenta cómo se ha desarrollado el proceso de alegaciones

En marzo de 2003, OPEL ESPAÑA solicitó la Autorización Ambiental Integrada (AAI) al Gobierno de Aragón. La empresa OPEL, ahora GM, tiene una factoría ubicada en los municipios zaragozanos de Figueruelas y Pedrola, en la que se fabrican actualmente 380.000 automóviles al año de los modelos CORSA y MERIVA.

La actividad de la factoría está afectada por la Ley 16/2002 de Prevención y Control Integrados de la Contaminación por dos cuestiones: el tratamiento de superficies por procedimientos electrolítico o químico y por el empleo de disolventes orgánicos.

Desde la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO-Aragón veníamos haciendo un cierto seguimiento de la situación de OPEL con el responsable de Salud Laboral y Medio Ambiente de la Sección Sindical de dicha empresa, Tomás Montes, bien a través de las declaraciones ambientales EMAS, bien por cuestiones concretas.

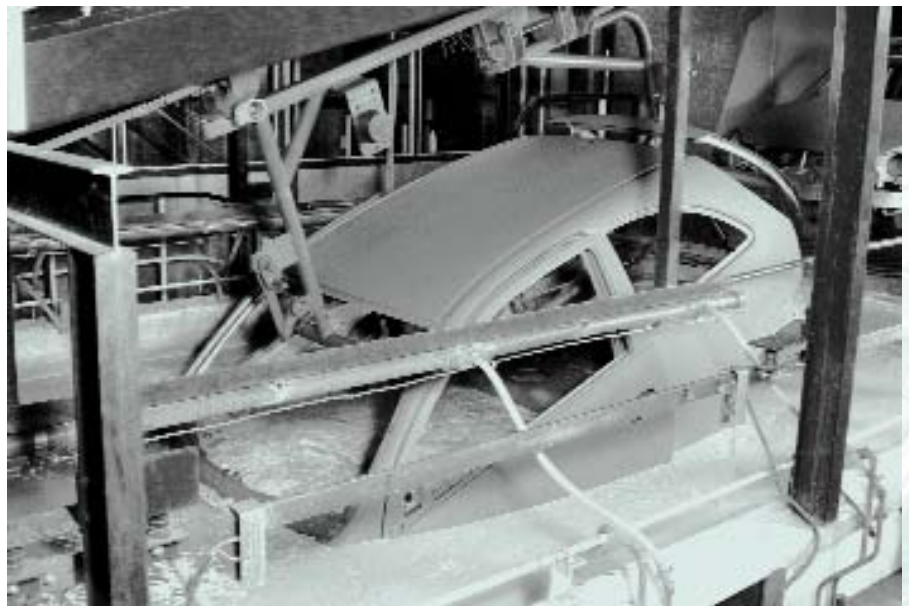
En Junio de 2004, estudiamos la documentación que OPEL ESPAÑA presentó ante el Gobierno de Aragón para solicitar la Autorización Ambiental Integrada (AAI), lo que nos permitió conocer mejor sus procesos productivos, las materias primas empleadas, sus emisiones y residuos.

Buscamos información en distintas fuentes. Quisimos comparar con otras empresas (marcas) y, para ello, analizamos, por ejemplo, las emisiones declaradas en el Registro Europeo de

En nuestro escrito recordábamos cuales son los principios informadores de la Autorización Ambiental Integrada, art. 4.1 de la Ley 16/2002 de Prevención y Control de la Contaminación:

“Al otorgar la Autorización Ambiental Integrada, el órgano competente deberá tener en cuenta que en el funcionamiento de las instalaciones:

- Se adopten las medidas adecuadas para prevenir la contaminación, particularmente, mediante la aplicación de las mejores técnicas disponibles.
- Se evite la producción de residuos o, si esto no fuera posible, se gestionen mediante procedimientos de valorización, preferentemente mediante reciclado o reutilización. En el supuesto de que tampoco fuera factible la aplicación de dichos procedimientos, por razones técnicas o económicas, los residuos se eliminarán de forma que se evite o reduzca al máximo su repercusión en el medio ambiente, de acuerdo con la normativa aplicable en la materia.
- Se utilice la energía, el agua, las materias primas y otros recursos de manera eficiente.
- Se adopten las medidas necesarias para prevenir los accidentes graves y limitar sus consecuencias sobre la salud de las personas y el medio ambiente, de acuerdo con la normativa aplicable.
- Se establezcan las medidas necesarias para evitar cualquier riesgo de contaminación cuando cese la explotación de la instalación y para que el lugar donde se ubique quede en un estado satisfactorio de acuerdo con la normativa aplicable”.





caso práctico

Emisiones (EPER) por diferentes fabricantes de automóviles. OPEL-GM está adherida a EMAS y este hecho da a entender una voluntad manifiesta de mejora por parte de la empresa y que la gestión ambiental que desarrolla respeta –en principio– la normativa vigente. Hemos comprobado que ofrece mejor información ambiental que otras empresas del sector.

Elaboramos unas consideraciones y alegaciones a dicho proceso de AAI. Dimos a conocer dichas alegaciones a la Sección Sindical y a la Federación Minero Metalúrgica, a la vez que les solicitamos aportaciones, y presentamos las alegaciones en tiempo y forma ante el Gobierno de Aragón. CCOO-Aragón fue la única parte que alegó ante este procedimiento.

Alegaciones

Las alegaciones de CCOO se basaban en cuatro problemas medioambientales detectados: las emisiones de benceno, el uso de masilla selladora de PVC, las pinturas utilizadas y el uso de aceites clorados.

Textualmente, decíamos:

“En el Registro Europeo de Emisiones (EPER), puede verse que la factoría de OPEL ESPAÑA en Figueruelas declara emitir a la atmósfera, entre otros elementos, 7960 kg/año de benceno y 596.000 kg/año de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV).

La factoría de OPEL ESPAÑA debe evitar o reducir sensiblemente las emisiones de COV de su planta.

La factoría de OPEL ESPAÑA debe abandonar el uso de determinados disolventes, como el benceno, puesto que su empleo supone un riesgo para la salud humana y para el medio ambiente.

Por ello, y según el Real Decreto 117/2003 para la limitación de emisiones de COV a la atmósfera, deben aplicarse las mejores técnicas disponibles.”

En el escrito de alegaciones, mostrábamos nuestra preocupación por los datos en el EPER respecto a las emisiones de benceno, un producto cancerígeno, y que la empresa está obligada a sustituir por una sustancia no peligrosa, según la normativa vigente.



La empresa y la Administración Autónoma respondieron: “El benceno no es utilizado por GENERAL MOTORS ESPAÑA, ni se genera en ninguno de sus procesos; por lo tanto, en la actual notificación que se ha realizado a EPER España respecto a datos de emisión del 2002 y 2003, se ha corregido el dato”

Pinturas y disolventes

Para obtener la AAI, la empresa comunica su intención de sustituir el actual método de pintura “convencional”, con alto contenido en disolventes (actualmente, el 82%), por un método de pinturas al agua con un porcentaje de disolventes orgánicos que oscila entre un 15% y 30%.

CCOO consideró, una vez consultadas la guías tecnológicas, que la mejor técnica disponible en los procesos de pintado industrial es la pintura en polvo, puesto que ofrece una serie de ventajas medioambientales, de seguridad laboral (excluyendo aquellas que contienen TGIC) y económicas. Como el recubrimiento en polvo es 100% sólido, no contiene disolventes y se puede utilizar directamente sin diluir. Se elimina, por tanto, la exposición de los trabajadores al disolvente y las emisiones de COV asociadas con las pinturas convencionales. Asimismo, se obtienen eficiencias de transferencia hasta el 99% (lecho fluidizado).

Masilla selladora de PVC

En la factoría de OPEL ESPAÑA (también en otras marcas) se aplica una masilla selladora de PVC como protección para la corrosión en los bajos de las carrocerías. Una vez acabada la vida útil del vehículo, esta carrocería es desguzada, achatarrada y fundida de nuevo en un horno de arco eléctrico. Las fundiciones de chatarra son una de las fuentes de dioxinas más importantes. Para evitar la emisión de dioxinas y furanos en estos hornos debe impedirse la entrada en ellos de productos clorados. Esto implica considerar el diseño del producto “desde la cuna a la tumba” para prevenir daños ambientales en cualquiera de las fases del ciclo de vida.

Por lo tanto, consideramos relevante la sustitución de esta masilla de PVC por otro producto sin cloro, y para ello nos amparamos en el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, que en su artículo 3, entre otras cosas, obliga a los fabricantes de vehículos y, en su caso, a los fabricantes de materiales, a diseñar los distintos elementos de los vehículos de forma que su fabricación limite el uso de sustancias peligrosas.

Uso de aceites industriales

Sobre este tema, nos ceñimos a las mejores técnicas disponibles, que permiten reducciones considerables de la toxicidad y de la cantidad de lubricantes y refrigerantes empleados. Les propusimos un código de buenas prácticas y alternativas. Las buenas prácticas recomendadas fueron:

- Utilización de aceites base de origen vegetal o sintético, biodegradables y de bajo impacto.
- Tendencia a la utilización de aditivos que den lugar a bajos valores de demanda de oxígeno para su degradación.
- Eliminación de los hidrocarburos clorados en las formulaciones.
- Reducción del nivel de aromáticos por debajo del 8% por su relación con el cáncer de piel.
- Reducción del uso de nitrito sódico como inhibidor de corrosión.
- Estudio y reducción de la utilización de biocidas.

- Eliminación del uso de metales pesados (Zn,Cu) en las formulaciones
- Reducción del uso de lubricantes miscibles en agua.

Y las alternativas:

■ En vista de los problemas ambientales y de salud para los trabajadores en contacto con los fluidos de corte, se viene prestando especial atención a la eliminación de los fluidos de corte de los procesos productivos o a reemplazar sus bases lubricantes por otras biodegradables, no tóxicas y respetuosas con el medio ambiente.

■ Actualmente bajo el término "biodegradable" se incluyen aceites vegetales, poliglicol éteres y ésteres sintéticos y entre los ésteres diésteres, polyol ésteres y fosfato ésteres.

■ De hecho, el mecanizado en seco o con estos fluidos de corte alternativos, se ha convertido en tema prioritario de investigación en aquellos países de la UE donde los costes de gestión de los residuos encarecen notoriamente los procesos de fabricación con fluidos convencionales.

■ Planteamos cuatro alternativas a la utilización de los fluidos de corte convencionales: el mecanizado en seco, las técnicas de mínima lubricación (MQL), con fluidos de corte biodegradables y no tóxicos, la utilización de gases refrigerantes, y el proceso "COLDCUT".

Respuesta a las alegaciones

Tomas Montes, responsable de Salud Laboral de la Sección Sindical de CCOO presentó en la Comisión de Salud Laboral (Comité Central de Seguridad y Salud) de la empresa algunas de las cuestiones que planteábamos en las alegaciones. Solicitó más información, las fichas de seguridad de algunos productos, y la declaración de EMAS de 2003. En esa misma reunión, Tomas Montes hizo saber la disposición de CCOO para buscar soluciones y alternativas a los problemas planteados. Y, en concreto, expuso que conocemos alternativas para la sustitución de aceites industriales clorados por aceites vegetales u otros procedimientos. La empresa se mostró dispuesta a colaborar.



A principios de febrero de 2005, recibimos respuesta a nuestras alegaciones por parte de la Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de Aragón. La Administración nos traslada las respuestas de la empresa, y nos informa de que no existen emisiones de benceno, que se trata de un error. Nos comunican que un cambio a pintura en polvo es técnica y económicamente inviable en esta planta y que, por lo tanto, el cambio será, como estaba previsto, a pinturas al agua. Sobre otros temas que planteábamos, dicen que realizarán un cierto seguimiento.

El 9 de febrero el Boletín Oficial de la comunidad publica la Autorización Ambiental Integrada de OPEL, que recoge algunas condiciones que, sin duda, contribuirán a disminuir las emisiones contaminantes y a preservar los recursos naturales y la salud de las personas, aunque sabemos que todo es susceptible de mejorar.

A modo de conclusión

El procedimiento de la Autorización Ambiental Integrada nos ha servido para conocer mejor "las tripas" de la empresa, nos ha permitido hablar con sus directivos y técnicos de "tú a tú". Hemos apoyado a nuestros delegados para plantear propuestas que deben incidir en la mejora de las condiciones de trabajo y en la reducción de la contaminación, y seguiremos haciéndolo.

La factoría ha mostrado su interés por colaborar y estudiar las propuestas de CCOO y ha reconocido la necesidad de realizar algunas mejoras.

El cambio generalizado de las masillas de PVC por otras sin cloro y que no generen gases tóxicos cuando, al convertirse en chatarra, el coche acabe en un horno de fundición, puede llevar algún tiempo.

El Convenio de Estocolmo para la eliminación de COP ratificado por España, nos obliga a evitar la emisión de dioxinas. La mejor forma de hacerlo es actuar en el origen.

La introducción de aceites vegetales como lubricantes y el empleo de aceites de base regenerada por parte de GM-OPEL en aquellos usos donde sea posible técnicamente es otra de las propuestas que están sobre la mesa.

Es necesario aclarar definitivamente el asunto de las emisiones de benceno.

CCOO de Aragón propone que generalicemos esta intervención ambiental asociada a la obtención de la Autorización Ambiental Integrada al resto de las plantas de fabricación de automóviles, ya que la planificación de las mejoras asociadas a este proceso es un indicador de la voluntad de continuidad y mejora por parte de las empresas.

Más información:

Luis Clarimón lclarimon@aragon.ccoo.es
 Tomás Montes ccoo.foro.europeo@es.gm.com
 y además: www.istas.net

■ Eco-balance de un automóvil

Resumen del análisis del ciclo de vida de un automóvil de tipo medio que pesa 1,1 toneladas, consume en promedio 10 litros de gasolina cada 100 Km. Y viaja 130.000 Km. A lo largo de su vida útil. Realizado en 1993 por el Umweltund Prognose Institut de Heidelberg.

	Consumo de energía primaria	Aire contaminado por emisiones tóxicas	Residuos sólidos y líquidos
Extracción de materias primas	3,6 (tehu)	422 (millones m ³)	25 (toneladas)
Transporte de materias primas	0,8	425	(13 litros petróleo en el mar)
Fabricación	2,1	75	1,5 t
Uso	16,3	1.016	(546 grs. de metales pesados en acuíferos)
Achatarramiento, reciclado	0,14	102	0,2 t
TOTAL	22,9 tehu	2.040 millones m³	aprox. 27 toneladas

La unidad de energía empleada es la **tehu** (tonelada de unidades de equivalente de hulla). 1 unidad equivalente de hulla= 29.308 julios

Los plaguicidas amenazan nuestra salud

De la tierra a la mesa

La producción y el consumo de plaguicidas no para de crecer en España. Concebidos para proteger la salud de los animales y las plantas de los efectos negativos de otros seres vivos (plagas), la mayoría de los plaguicidas son ecotóxicos. El uso indiscriminado, la falta de control y la desinformación han convertido a estas sustancias químicas en una amenaza para la salud humana. Reducción del consumo, prevención, control y formación de los trabajadores expuestos son las claves para garantizar un uso libre de riesgos

La agricultura, la ganadería, la industria alimentaria, el tratamiento de locales y viviendas o incluso la higiene personal. Un informe de la Unión Europea del año 2001 establecía que el 40% de las frutas y verduras que consumimos presentaban restos de plaguicidas, y que el 3,9% contaban con niveles superiores a los permitidos. Estamos en contacto permanente con los plaguicidas, pero sus efectos no sólo se dejan notar en las plagas. Una gran parte de estas sustancias tóxicas son disruptores endocrinos (interfieren en el sistema hormonal), bioacumulativos y persistentes, lo que les convierte en una seria amenaza para la salud y el medio ambiente. El riesgo es mayor para las personas expuestas durante las distintas fases de producción, manipulación y empleo, pero también para los que consumen productos tratados. Intoxicaciones, infertilidad, esterilidad masculina, cáncer, alergias, afecciones del sistema nervioso, son algunos de los efectos nocivos que pueden tener los plaguicidas.

En el año 2004, ISTAS y CCOO de Andalucía realizaron un informe en el que se diagnosticaba la salud laboral en los invernaderos de Almería, donde se consume el 25% de los plaguicidas de Andalucía. Según el estudio, sólo el 48% de los trabajadores encuestados habían recibido información sobre los riesgos de exposición a plaguicidas y las medidas de prevención que debían adoptarse en el manejo de estas sustancias. El diagnóstico elaborado por ISTAS-CCOO denunciaba la presencia de plaguicidas en el medio físico de las zonas de cultivo de invernaderos. En concreto, se documentó la presencia de plaguicidas en el agua (superficial, subterránea, marina y de grifo), aire,

suelo, productos cultivados, restos agrícolas vegetales y residuos plásticos. El estudio constató que el 42% de los plaguicidas utilizados eran disruptores endocrinos y/o persistentes y bioacumulativos. Casi el 27% de los plaguicidas encontrados y analizados por los distintos estudios científicos en los que se basaba el estudio habían sido retirados del mercado o estaban en proceso de retirada por la gravedad de sus efectos en la salud y el medio ambiente.

Ante esta situación, no extraña que en 2002 el Sistema de Vigilancia Epidemiológica de Andalucía registrara 118 casos de intoxicaciones agudas por plaguicidas, 98 de ellas de origen laboral, en Almería y eso a pesar de que la normativa comunitaria y estatal de los últimos años ha endurecido los niveles de exigencia y control de la producción, comercialización y aplicación de los plaguicidas.

Plaguicidas, en la cesta de la compra

La normativa ha reducido también los límites máximos de residuos de plaguicidas permitidos en productos agrarios destinados al consumo (productos vegetales, leche, carne), a pesar



Consumo creciente

Sin embargo, su consumo no para de crecer. En España, superó las 180.000 toneladas en 2003, lo que supone un incremento de casi un 40% respecto a 1998. Andalucía, según la Asociación Empresarial para la Protección de las Plantas (AEPLA) –representante del sector de fabricantes de plaguicidas–, es la primera consumidora por comunidades autónomas, con un 33% del total.

Comparativa de plaguicidas en España (ton.) Años 1993-2003

Año	Producción	Exportación	Importación	Consumo aparente
1993	82.128	s.d.	s.d.	s.d.
1994	100.568	s.d.	s.d.	s.d.
1995	97.356	s.d.	s.d.	s.d.
1996	94.227	27.456	45.940	112.711
1997	88.155	s.d.	s.d.	s.d.
1998	103.461	31.596	60.390	132.255
1999	115.124	40.662	64.432	138.894
2000	123.137	53.395	67.974	137.716
2001	135.391	56.167	70.536	149.760
2002	165.415	63.514	76.434	178.335
2003	174.405	74.567	84.025	183.863

Comparativa de producción, importación, exportación y consumo aparente de productos fitosanitarios en España. Fuente: Encuesta Industrial Anual de Productos del INE.

de lo cual muchos de los productos de la cesta de la compra cotidiana presentan restos de estas sustancias. En un reciente estudio publicado por la Agencia de Salud Pública de Barcelona, en el que se analizaron distintos productos agrarios adquiridos en comercios minoristas de la ciudad durante el periodo 1998-2003, se constató la presencia de plaguicidas en el 10% de los mismos. En concreto, el 28% de las frutas analizadas, un 20% de los cereales y derivados y un 7% de las verduras contenía restos de estas sustancias tóxicas. Si bien las cantidades halladas estaban dentro de los límites legales permitidos, lo más preocupante es que se encontraron restos de sustancias plaguicidas que son disruptores endocrinos (malathion, proclimidona, dimetoato, fenitrothion, diazinon, imazalil y fenvalerato) o cancerígenos (folpet).

Ya en un informe de la Unión Europea del año 2001 se establecía que



el 40% de las frutas y verduras que consumimos presentaban restos de plaguicidas, y que el 3,9% presentaban niveles superiores a los permitidos.

Pero incluso aunque los niveles no fuesen superados, no implica que el riesgo desaparezca, ya que los límites máximos de residuos de plaguicidas en alimentos permitidos por la legislación no son fijados atendiendo a la persistencia, la condición de disruptor endocrino o al efecto bioacumulativo de las sustancias.

Propuestas

Para reducir el riesgo de los plaguicidas, es necesaria una evolución hacia prácticas que aboguen por un menor empleo de estas sustancias tóxicas (lucha integrada) o, mejor aún, por prácticas libres de tóxicos (agricultura ecológica), a la par que se mejoren los controles sobre la producción y el empleo de las mismas.

La prevención, formación y control deben de ser pilares fundamentales para la consecución de un ámbito en el que el empleo de los plaguicidas se desarrolle con las máximas garantías de seguridad para aquellos sujetos expuestos a los mismos, y para el medio ambiente.

Para conseguir este objetivo, desde luego no ayuda el oscurantismo con el que la Administración trata la información referida a los plaguicidas (producción, distribución, consumo, control, niveles de sustancias medidas en productos). La gravedad de los riesgos derivados de estos productos y el derecho de los trabajadores y trabajadoras a conocer tales riesgos en el desempeño de su relación laboral, extensivo a todos los ciudadanos y ciudadanas, hacen necesario un cambio radical en este sentido.

Para tal fin, se hace necesaria, entre otras medidas, la constitución de un registro público de plaguicidas donde se proporcione una información completa y actualizada, concerniente a los productos fitosanitarios producidos y aplicados, su presencia en los productos de consumo y demás parámetros de relevancia para así tener una visión de la realidad lo más completa posible que garantice la seguridad de todos los agentes implicados.

Más información:

ISTAS
Antonio Ferrer. aferrer@istas.ccoo.es
Dolores Romano. dromano@istas.ccoo.es

Fuera plaguicidas de nuestras vidas

Veinte organizaciones sociales, sindicales y políticas han firmado en Cataluña el manifiesto "Fora plaguicidas de les nostres vides" (Fuera plaguicidas de nuestras vidas). Entre otras cosas, reivindican una reorientación de los fondos para el desarrollo rural y de los Sobres Nacionales de la Política Agraria Común (PAC), y el fomento y la comercialización de la agricultura ecológica, de modo que en 2010 el 20% de la agricultura catalana sea de origen ecológico. Los primeros destinatarios de sus productos, además, deberían ser las escuelas y los hospitales.

El manifiesto demanda una legislación específica, tanto autonómica como estatal, sobre el manejo integrado de plagas conforme a los modelos europeos, que incluya la creación de un Centro Público de Referencia (Prevención, Diagnóstico, Tratamiento y Seguimiento) que incorpore la intoxicación por plaguicidas en la formación de los médicos de cabecera.

Las organizaciones firmantes piden la prohibición de todos los productos carcinógenos, mutágenos o tóxicos pa-

ra la reproducción, demostrados o probables, y a aplicar, por tanto, el principio de sustitución.

Cataluña es un alto consumidor de plaguicidas (9,1 kg/ha). La media de ingredientes activos por hectárea es el triple del consumo medio global de España (3,5kg/ha) y el doble de la media europea (4,5 kg/ha), según una encuesta realizada en 2003 por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea.

La encuesta, dada a conocer el pasado mes de noviembre en Barcelona, durante la celebración del congreso anual de PAN-Europe (Pesticides Action Network), revela que en Cataluña no se han puesto en marcha ningún tipo de medidas que protejan los recursos hídricos y ambientales del impacto de los plaguicidas agrícolas y ambientales. Las fumigaciones aéreas están muy extendidas y, a pesar de que existen métodos alternativos, los agricultores las prefieren por motivos económicos.

Más información:

CONC (CCOO-Cataluña).
Toni Oller. toller@conc.es

Los fabricantes de aparatos eléctricos, responsables de la recogida de los residuos

Los fabricantes y productores de aparatos eléctricos y electrónicos gestionarán y sufragarán la recogida selectiva de los aparatos usados. Esta es una de las principales novedades del Real Decreto 208/2005, de 25 de febrero, sobre estos productos

El Real Decreto se fundamenta en las Directivas europeas 2002/96/CE y 2003/108/CE, que tienen por objeto reducir la cantidad y peligrosidad de los residuos de estos aparatos y fomentar una gestión adecuada de los mismos.

Los poseedores de estos productos, ya sean particulares o empresas, podrán devolverlos a los distribuidores (comercios) o a los sistemas de recogida selectiva que establezcan los ayuntamientos. En el caso de que los usuarios, tanto domiciliarios como profesionales, decidan entregarlo a los distribuidores cuando compre un nuevo producto equivalente, la entrega se hará sin coste alguno para aquellos.

Después, los productores o fabricantes deberán hacerse cargo de ellos y gestionarlos ellos mismos, a través de gestores autorizados o bien a través de Sistemas Integrados de Gestión.

El tratamiento que deberán recibir estos residuos se hará a su costa, e incluirá los gastos de recogida desde los almacenamientos temporales de los comercios o los ayuntamientos.

Fabricación

El Real Decreto incorpora medidas de prevención desde la fase de diseño y fabricación de estos productos, incluidas las bombillas, limitando en ellos la inclusión de ciertas sustancias peligrosas como plomo, mercurio, cadmio, cromo hexavalente, polibromobifenilos o polibromodifeniléteres, con algunas excepciones y condiciones.

Estos aparatos, además, deberán estar diseñados y producidos de forma que se facilite su desmontaje, reparación, así como su reutilización y reciclaje. Se deberá facilitar información, tanto a

los gestores de residuos sobre su desmontaje y carácter de los materiales, como a los usuarios sobre sus efectos y correcta gestión ambiental.

Más información:

Carlos Martínez
Responsable adjunto de Medio Ambiente
de CCOO
cmcamarero@ccoo.es

Aparatos eléctricos y electrónicos

Los efectos de esta normativa son aparatos eléctricos y electrónicos los que necesitan para funcionar corriente eléctrica o campos electromagnéticos para una tensión nominal inferior a 1.000 V en corriente alterna y 1.500 V en continua, incluidos en alguna de estas categorías:

- 1. Grandes electrodomésticos.
- 2. Pequeños electrodomésticos.
- 3. Equipos de informática y telecomunicaciones.
- 4. Aparatos electrónicos de consumo.
- 5. Aparatos de alumbrado.
- 6. Herramientas eléctricas y electrónicas.
- 7. Juguetes y equipos electrónicos o deportivos.
- 8. Aparatos médicos
- 9. Instrumentos de vigilancia y control.
- 10. Máquinas expendedoras.





“Agua” Joaquín Araujo.

Centro de Iniciativas de Tolosa/Fund. Naturgintza. Tolosa 2004.

“Arte del aire”

Joaquín Araujo (con dibujos y grafismos de Juan Varela). Lynx Ediciones. Bellaterra (Barcelona), 2004.

Joaquín Araujo, maestro de naturalistas y de periodistas ambientales amén de “fundador de bosques” –así suele presentarse él con no disimulado orgullo–, nos regala esta vez dos libros aún más cercanos al temblor lírico de lo que ya lo están otras publicaciones suyas. El agua llena de vida y dispensadora de la misma, y el aire lleno de caminos que siguen sus criaturas, las aves, son esta vez la ocasión para que Araujo siga desplegando su fidelidad a todo lo que vive.

Breves poemas –a menudo haikus– y aforismos que con poquísimas palabras acompañan, latiendo, el latido de un momento de vida. Dos libros que colmarán de transparencia a quien se acerque a ellos. Entregándole conocimiento del que no sirve para dominar, sino para quedar vinculado:

*“En la fuente nace mucho más que un caudal:
nace la posibilidad de que todo nazca.”*

“Rutas del aire,/caminos sin camino,/ inteligencia.”

“Nosotros, prisa,/que nos revienta dentro./Ellas alcanzan.”

De la contemplación de las aves el autor extrae un horizonte de sabiduría: ese trayecto –ilustrado con los sutiles dibujos de Juan Varela– queda a disposición de la lectora y el lector.

Jorge Riechmann



“Simplicidad radical

Huellas pequeñas en una tierra finita”

Jim Merkel. Fundación TERRA. 246 páginas. Barcelona, 2005.

La portada de este libro no puede ser más explícita: una fotografía de un caracol, “el animal que lleva su casa a cuestas”, y que evoca la simplicidad. En comparación con el resto de formas de vida con las que compartimos la Tierra, ¿Cuánto cuesta al planeta el tipo de vida que llevamos? ¿Y el tipo de consumo? ¿Qué y cuánto necesitamos realmente para vivir?

Merkel explica a lo largo de este libro que el grado de degradación de la naturaleza es tal, que ya sólo caben acciones radicales, reduciendo nuestro consumo, y minimizando nuestra huella, para caminar hacia un mundo justo y equitativo, no sólo para todos los humanos, sino también para todas las especies, y hace suyo el pensamiento de Gandhi: “Necesitamos vivir simplemente para que otros, simplemente, puedan vivir”. Para ello, Merkel nos invita a simplificar, de manera consciente, a través de los pasos de “La Bolsa o la Vida” y “técnicas de Nuestra Huella Ecológica” que nos pueden ayudar a personalizar nuestro propio viaje hacia la sostenibilidad.

Eva Hernández

“El Ecologismo de los pobres”

Joan Martínez Alier. Icaria. Barcelona, 2004. 363 páginas

La proliferación de discursos sobre la sustentabilidad obliga a un esfuerzo analítico para delimitar el significado y el alcance de cada una de las posiciones políticas y teóricas que configuran este campo semántico. Teniendo en cuenta la progresiva erosión del discurso neoliberal podemos prever el advenimiento de una nueva legitimidad “sustentable” a la que será difícil no asentir acríticamente si no se establecen clara y públicamente las diferentes concepciones que encierra esta noción.

La noción de sustentabilidad que defiende Martínez Alier en “El ecologismo de los pobres” es –además de menos conocida y menos cómoda para el poder– más coherente que sus exitosas competidoras: “el culto de la vida silvestre” y “el credo de la ecoeficiencia”. Más allá de una recuperación de los mitos de la naturaleza salvaje en los que el individuo se enfrenta de una manera transparente a un entorno no domesticado en el que encuentra su verdadero lugar en el mundo y del discurso tecnocrático de la promoción del cambio tecnológico para un aprovechamiento eficiente y respetuoso con la acumulación de capital de los recursos naturales, surge una tercera posición: que “... nace de una demanda de justicia social contemporánea entre humanos”.



El primer paso hacia la delimitación de la noción de “ecologismo de los pobres” es un repaso de las herramientas teóricas que la economía ecológica ha producido hasta hoy para medir las relaciones entre los sistemas históricos y los sistemas naturales. Tal y como se nos muestran, indicadores como “huella ecológica”, “apropiación humana de la producción primaria neta”, “coste energético de conseguir energía” o los distintos “requerimientos de materiales”, configuran un marco conceptual en el que los conflictos ecológicos, que estudia la ecología política, se entienden como luchas que ponen en juego distintas concepciones de las relaciones con el entorno en tanto que relaciones históricas.

Esta dimensión integrada del conflicto ambiental es inmediatamente visible en los países pobres y, sin embargo, requiere un esfuerzo de reconstrucción en los países ricos. Si nos atenemos a la forma de los innumerables conflictos socio ambientales del tercer mundo que documenta Martínez Alier encontramos, como rasgo común, la lucha en torno a la propiedad de la tierra en la que la resistencia contra la expropiación puede ser simultáneamente una lucha contra la pobreza y una lucha por la conservación del medio físico.

Isidro López

La última

María Artola

Directora general de la Fundación Biodiversidad



A bogada ambientalista, desde septiembre pasado es la nueva directora general de la Fundación Biodiversidad, entidad creada por el Ministerio de Medio Ambiente en 1998 con el objeto de preservar la riqueza biológica que existe en España. La entrevista coincide con la noticia de que en Doñana se ha logrado por primera vez que el lince ibérico se reproduzca en cautividad y Artola califica este hecho como de hito y como una nueva línea de trabajo en la conservación de las especies.

¿Qué orientación va a tener la nueva etapa de la Fundación Biodiversidad?

✓ Queremos aportar profesionalidad y transparencia a nuestro trabajo. Hemos elaborado un plan de actuación con varias líneas estratégicas: la protección del territorio, dentro y fuera de los espacios naturales, incluido el medio ambiente urbano; la protección de especies, del medio marino, de los humedales y de los bosques; la lucha contra la desertificación; la cooperación internacional; y el control de la biotecnología. Estamos inmersos en un proceso de crecimiento y aspiramos ser un punto de referencia a nivel nacional e internacional en la protección de la biodiversidad.

¿Cuáles son las principales amenazas para la biodiversidad en España?

✓ Fundamentalmente, dos, la que tiene que ver con el cambio climático y la incorrecta gestión de los recursos y la presión que se ejerce sobre alguno de ellos, como el agua.

¿Cuál es su posición respecto a los organismos modificados genéticamente?

✓ Está demostrado que los transgénicos tienen una incidencia sobre el medio ambiente. Tenemos una normativa, pero es necesario que haya un control sobre su utilización y comercialización.

¿Está de acuerdo con que la Unión Europea levantara la moratoria sobre transgénicos?

✓ Creo que el principio de precaución debe primar siempre. En tanto en cuanto no se conozcan los verdaderos impactos, hay que ir con mucho cuidado.

¿Qué puede hacer la sociedad civil y, en concreto, los sindicatos, por el medio ambiente?

✓ Los sindicatos tienen un papel fundamental. Llegan a las empresas, a los trabajadores, a quienes conciencian y forman, pero es que los trabajadores también son ciudadanos con lo que la actividad de los sindicatos también se ve fuera de las empresas.

¿Cuál debe ser el modelo para proteger los espacios naturales y evitar accidentes como el de Aznalcóllar?

✓ El caso que me pones es muy especial porque estamos hablando de una actividad industrial en la zona de influencia del Parque de Doñana. Dentro de los espacios protegidos debe haber una regulación muy estricta de las actividades que se pueden hacer. Por otro lado, hay que tener en cuenta a la población que vive en las zonas periféricas. Hay que involucrarlos, hacerles ver que vivir cerca de estos espacios tiene una alta rentabilidad.

Lo que nos ha demostrado Aznalcóllar, es que nos hacía falta contar con una normativa clara de responsabilidad por daños medioambientales. De haber existido cuando se produjo el accidente, habría evitado que la empresa se marchase sin consecuencias, haber pagado por su descuido. El Ministerio está trabajando sobre un borrador de ley sobre este tema y probablemente en junio se presentará a las comunidades autónomas. Es un paso fundamental para que determinadas actividades que suponen un riesgo pa-

“El cambio climático y la presión sobre los recursos son las principales amenazas a la biodiversidad que afronta España”

ra el medio ambiente se controlen y, si se produce un daño, los responsables tengan que pagar, bajo el principio de que quien contamina paga.

La sentencia del Tribunal Constitucional que otorga la gestión de los Parques Nacionales a las comunidades autónomas ha recibido críticas desde el movimiento ecologista, que alertan sobre el peligro de que se devalúe la protección en estos espacios. ¿Cree que será así?

✓ La sentencia del Tribunal Constitucional supone un cambio respecto a lo que teníamos. Todavía está pendiente una nueva sentencia del Tribunal Constitucional sobre el papel que debe tener el plan director de los parques. Este plan será un elemento importante de coordinación a la hora de proteger estos espacios naturales. Creo que el Estado debe tener ese papel coordinador.

Por *Javier Morales*

Más información:
www.fundacion-biodiversidad.es